

PANAMA  CANAL

REVIEW

EN ESPAÑOL

EN ESTE NUMERO

- Puente Natural de Panamá
- Saludos de Navidad
- Entendimiento Real
- Viene el Verano



Felices Pascuas

MERRY

CHRISTMAS

Vol 2 No 4

DICIEMBRE 1963

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
DAVID S. PARKER, Vicegobernador
FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información



ROBERT D. KERR; Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá

Felicitaciones de Navidad



AL FINALIZAR el año actual y acercarse las pascuas de navidad, es mi deseo expresar sincero agradecimiento a todas las personas al servicio de la Compañía/Gobierno por la magnífica labor rendida y al mismo tiempo desearles unas felices navidades.

Vayan mis cordiales saludos a cada miembro de la familia canalera en el Istmo, en los Estados Unidos, y a los miles de empleados jubilados donquiera se encuentren, cuya abnegación ha hecho posible la hoja de servicio que tanto nos enorgullece hoy día.

En nombre del Canal de Panamá felicito calurosamente a los integrantes de las Fuerzas Armadas, a los empleados de las dependencias auxiliares de la Zona y sus familias, a nuestros vecinos de la República de Panamá y a nuestras amistades por todo el mundo.

Mi señora se une al suscrito en desearles a todos Felices Pascuas y un Venturoso Año Nuevo. Esperamos sinceramente que el año de 1964 nos augure óptima salud, felicidad y prosperidad tanto para ustedes como para sus seres queridos.

Gobernador de la Zona del Canal.

LA FRASE "FELICES PASCUAS" aparece en nuestra portada sobre la gráfica del círculo en que culmina Summit Drive, en Altos de Curundú. Y muy felices se las desea el REVIEW a todo el mundo, con el fervor intenso conque esa frase cordial es pronunciada, en sus variantes idiomáticas, por todos los ámbitos del universo. El mensaje es evidente, también, en el polícromo brillar de las bujías que adornan motivos navideños en millares de hogares istmeños . . . y ese mensaje es lanzado a los vientos y enciende las pupilas del viandante y del transeúnte con fulgores de fraternal júbilo. . . , Muchos transitan los caminos acuáticos llevando consigo el amigable mensaje que pregonan las decoraciones colocadas en las esclusas del Canal y en sus riberas, o que alcanzan a ver en las ventanas abiertas de centenares de domicilios que visten sus galas navideñas para solaz del viajero, tanto como del residente. Para un ejemplo visual, véanse las páginas 4 y 5 de esta edición del REVIEW.



INDICE

El Puente Natural de Panamá.....	3
Ayudando a Santa Claus.....	4
Donde la Comprensión Impera.....	6
Se Aproxima Estación Seca.....	8
Ascensos y Traslados.....	10
Historia del Canal, Jubilaciones.....	12
Aniversarios.....	13
Tablas de Navegación.....	14
Navegación.....	16



El Puente Natural tiene unos 250 pies de anchura y se levanta entre 40 y 50 pies sobre el nivel del agua, extendiéndose como 50 pies de canto a canto.

POCAS PERSONAS transitan hoy un camino que el Tiempo no ha podido borrar y que los antiguos de sobra conocieron. Solo un geólogo ocasional, o grupo de inquietos Exploradores, marcan sus huellas sobre el polvo de la ruta que conduce a Calzada Larga y el Puente Natural que se extiende sobre el Río Puente.

Entre 42 y 45 millones de años estima el Geólogo Jefe de la División de Ingeniería del Canal de Panamá, Robert H. Steward, la edad de ese fenómeno de la naturaleza. El puente está formado de la parte superior de lo que hace siglos fue una caverna que se desplomó, creando un cañón por donde sembró un curso un río, tal como aconteciera en el Puente Natural de Virginia, Estados Unidos.

La formación calcárea del puente data de la Epoca Eocena que es la capa más antigua de los terrenos terciarios. Allá, en remotas Edades hundidas en las brumas de la pre-historia, esa área fue un arrecife de coral similar al que dió origen a las islas del archipiélago

de San Blas. Sobre la formación rocosa del puente natural se ven incrustaciones fosilizadas de conchas y corales que atestiguan la validez de esta teoría.

En sus orígenes el puente se extendía sobre el Río Puente pero, al hacerse el Lago Madden, el arco del puente quedó

El Puente Natural de Panamá

sobre el agua lacustre al crecer el caudal del lago.

El puente en sí mide 250 pies y debajo fluye un arroyo zigzagante. Preciosas estalactitas y estalacmitas adornan la cueva; a un lado hay una especie de cúpula pétreo de la que mana agua. Cuando aumenta el caudal del lago la parte superior del puente

queda entre 40 y 50 pies sobre el nivel del agua.

El sitio es visitado ocasionalmente por los Exploradores (Boy Scouts) que suelen acampar en sus inmediaciones.

Pero siglos antes de que los Muchachos Exploradores empezasen a realizar allí sus romerías, los aborígenes solían encontrar albergue en ese lugar, como se desprende del hecho de haberse encontrado allí residuos de artefactos pre-colombinos, tales como utensilios de cocina y piedras de amolar.

¿Cómo dar con el Puente Natural? Pues no es difícil: primero se va al pueblo de Buenos Aires y de allí se sigue, rumbo al Este, unas 6 millas, llegando a $\frac{1}{2}$ milla de Calzada Larga de donde parte un camino de herradura que marcha en ángulo recto hasta morir en una pista de aterrizaje; hay que estacionar el coche en ese sitio y andar cerca de 1 milla hasta descubrir la ruta que el pie de los conquistadores y de los buscadores de oro tanto recorrió. El Puente Natural dice a las Edades su mensaje de piedra. . . .



Inmensa tarjeta de Navidad y enorme arbolito comparten los honores. El balance artístico sumado al cuadro circundante de centenares de lucecillas y gigantescos conos de confituras, incrementan la impresión que adicionan los lazos sobre las cañas, el grupo angelical, cercano al Santa Claus, el reno legendario y su trineo en la base del árbol.



La temática Canalera domina la estampa donde un modelo de "mula" tira de barca en tránsito con Santa Claus, un duende y un saco de juguetes.

Lucecillas de Navidad

solo dan el calor requerido para calentar

corazones

No habiendo nevadas en el trópico, la nieve que decora los arbolitos navideños es sintética—pero nuestros sentimientos no lo son.

Los venados sí son indígenas al Istmo, pero no los renos, cuya silueta se ha hecho familiar durante las Pascuas. Los duendes y gnomos, auxiliares tradicionales de Santa Claus en todos los rumbos, son también bienvenidos aquí. Recién venidos y forasteros usualmente se sorprenden del decorado navideño que observan en hogares de la Zona del Canal. Pero es una sorpresa grata.

En estas páginas ofrecemos vistas de esas decoraciones que arrancan el "oh!" de júbilo alborozado a la chiquillería menuda y un hondo "aah!" admirativo a los adultos, cuando las ven aparecer por los barrios residenciales zoneítas.



Lo tradicional y lo contemporáneo se confunden en esta escena donde duendes legendarios, sobre paisaje de nieve—a la derecha—y una nave espacial, completa con el cono iluminado, aparecen, mientras se embarcan aguinaldos destinados a algún sitio sideral.



Faroles y reflectores, medio ocultos entre las matas, arbustos y follaje, prestan aspecto clásico-moderno a algunos hogares. Durante esta época del año nunca choca ver muñecos de nieve en pleno Istmo tropical, ya habituado a estas escenas navideñas.



Fatigado de tanto rellenar medias con agninaldos y de darse resbalones sobre tejados cubiertos de nieve, no es de extrañarse que Santa Claus tenga problemas. Nunca lograremos explicarnos cómo resolvió éste de salir al portal en ausencia de chimeneas.



Entre carámbanos, el Coro Angelical entona sus himnos de alabanza y Santa Claus, impulsado por el soplo de una masa de nieve, anima al brioso corcel que arranca tan vertiginosamente que casi salta fuera del cuadro.



Meditabundos y preocupados, tres duendes debaten sobre qué hacer con una estrella caída y despedazada, mientras que, por el ala izquierda, aparece un par de renos con ánimo de ayudar.



De nuevo faroles y reflectores iluminan espectacularmente los arbustos, mientras titilan las estrellas y el arbolito de Navidad se viste de luces multicolores.





← Estudiantes norteamericanos y una profesora discuten un punto en español.



↑ Estudiantes panameños se concentran en la gramática en inglés, y los lápices y plumas vuelan al tomarse las notas para futuros estudios.

DOS NACIONES

En Nombre y en la Práctica

“FELICES PASCUAS,” cantan alegres voces norteamericanas cuando ágiles dedos arreglan las preciosas imágenes del tradicional Nacimiento, el cuadro de Navidad que forma parte importante de dichas festividades en la América Latina.

“Merry Christmas,” entonan alegremente las voces panameñas, cuando otro grupo decora el igualmente tradicional árbol de Navidad.

La decoración de un árbol de Navidad es algo serio.



La Asociación concedió por primera vez su Certificado de Aprovechamiento en Inglés a nueve personas, las cuales terminaron exitosamente en septiembre último el curso regular de estudios y pasaron los exámenes escritos y orales requeridos. De izquierda a derecha: Nicanor Solís, Ida Calvet, Yolanda Calvet, María Sanjur, Gladys Ureña, Ana Cardoze, Nereida Méndez y Luis Calderón. La segunda de la derecha es Elizabeth McCauley, directora de los cursos, y Sybil Markun, quien ejecutó varias selecciones en el arpa durante el programa. Rita Fonseca, acreedora también a un certificado, no pudo asistir.



La escena se registra en la Asociación Panameño-Norteamericana, el Centro de dos naciones en la Avenida del Perú N° 66, en la ciudad de Panamá. En el sector Atlántico del Istmo la escena se repite en el Instituto Cultural Panameño-Nortamericano en Colón.

Los centros son de dos naciones en el nombre y en la práctica. Los norteamericanos asisten a las clases en español. Los panameños acuden a las clases en inglés. Todos se unen en las celebraciones festivas de los otros, exposiciones de arte, conciertos, discusiones de mesa redonda y clases de baile. Siempre hay algo que hacer en el Centro de las dos naciones de lunes a sábado todas las semanas del año, con excepción de dos períodos feriados, del 20 de diciembre al 6 de enero y una semana en julio, incluyendo el 4 de julio.



La inauguración de una exposición de arte atrae a los amantes del arte, jóvenes y viejos, diplomáticos y negociantes. Y nadie más serio que este tipo sorprendido por la cámara cuando devoraba el programa.



Los Carnavales se aproximan y por lo tanto una demostración de los bailes típicos de Panamá es seguida muy de cerca por los instructores.



Las clases han terminado durante la tarde y los estudiantes salen por las puertas del Centro de ambas naciones.

La asociación en la ciudad de Panamá fue fundada hace 5 años, con el objeto de proporcionar un sitio de reunión donde panameños y norteamericanos pudieran reunirse en forma amigable e informal. Hace 2 años fue abierto en Colón el Instituto Cultural Panameño-Nortamericano. La organización se mantiene por sí misma. Cualquier residente del Istmo puede convertirse en miembro y en esa forma ayudar a llevar a cabo el extenso programa de actividades.

La actividad más importante de la asociación en su programa académico incluye cursos completos de estudios en español e inglés. Las clases han aumentado considerablemente. Ocho estudiantes asistieron a la primera clase de idiomas hace 5 años. Desde entonces, más de 13,000 adultos y niños, representantes de muchas nacionalidades, (Pasa a la página 11)

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
Lyrasis Members and Sloan Foundation

<http://www.archive.org/details/panamacan241963pana>

EL VERANO SE ACERCA



Habrá más visitas

Y la temporada veraniega llegará dentro de breves semanas. . . . Millares de istmeños viajarán millares de millas para descubrir nuevos panoramas, o admirar los ya conocidos. Son muchos quienes consideran ésta como una de las vistas más preciosas del Istmo. A la izquierda el Río Chagres serpea su cauce Noreste hacia la Represa Madden. A la izquierda lo vemos arrimarse al puente de Gamboa y vaciarse dentro del Canal al sureste del Lago Gatún. Cerca del banco del río, aparece el fino prado del Club Campestre y de Golf de Gamboa, desde cuyo portal se captó esta vista.

Más paseos en bote



Nada arredra a los practicanes del esquí acuático. Se dan sus zambullidas, pero tornan a probar. . . . Una pregunta necein: ¿Permitiría usted que alguien montase sobre la tapa del motor de su carro estando este en marcha? Pues tampoco es sensato dejar a nadie montar en la proa de una lancha expuesto a que en cualquier giro súbito dé con su cuerpo en el agua que es casi tan peligroso como ser arrollado por un auto. Diviértase, pero no sea temerario.

Más pesca



Más golf



Más esquí acuático



Aunque en la época lluviosa no es raro que practiquen su deporte favorito, los amantes de botes y lanchas aguardan la temporada seca. El sentido común y la cortesía se tienen en alta estima en círculos náuticos, así como la previsión y la prudencia en acercarse de que todo está bien (salvavidas, equipo, maquinaria, señales de navegación, etc.). Las balineras, cadenas y ajustes del remolque también son revisados periódicamente como medida de precaución.

ASCENSOS Y TRASLADOS

EMPLEADOS que han sido ascendidos entre el 5 de octubre y el 5 de noviembre de 1963 aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado o reclasificación no aparecen.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

John W. Hare, Jefe, Unidad de Bienes Raíces, Sección de Licencias, a Funcionario Encargado, Programa de Servicios Especiales, Oficina del Director.

Edna L. Tipton, Oficinista-Mecanógrafa, de Centro de Servicios Comunales, División de Abastos, a Sección de Licencias.

Betsy R. Hoenke, Jefe, Servicios de Oficina (Estenografía), Ramo de Acueductos y Laboratorio, División de Mantenimiento, a Ayudante de Servicios Administrativos, División de Policía.

División de Correos

Frederick L. Dunlap, Ayudante, Actividades Recreativas (Deportes), División de Escuelas, a Oficinista, (Substituto), Distribución de Correos.

Cecil W. Williams, Apuntador de Tiempo, División de Esclusas, a Encargado de Ventanilla, (Substituto).

División de Escuelas

Howell W. Atwell, Director y Maestro, Escuela Primaria, a Director de Escuela Primaria.

Edward A. McFarland, Maestro de Escuela Primaria, Escuelas Estadounidenses, a Director y Maestro, Escuela Primaria.

Vera C. Phillips, Maestra (Substituta), a Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Estadounidenses.

John L. Thompson, Aseador, a Obrero (Trabajos Pesados).

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Milton W. Canham, Subjefe Ingeniero Eléctrico, Técnico Proyectista, a Técnico Ingeniero Eléctrico.

División de Dragas

Edward T. Mulroy, Empalmador de Cables, División de Electricidad, a Capataz Electricista (Guardalíneas).

Julian J. Hoyte, Marinero, a Lubricador (Planta de Equipo Flotante).

Ira A. Bailey, Obrero (Trabajos Pesados), a Ayudante Soldador.

Jorge A. Núñez, Obrero (Trabajos Pesados), a Ayudante General.

División de Mantenimiento

Sherman A. Hammond, Capataz General de Obras Públicas, a Jefe Capataz de Obras Públicas.

Fredrick S. Baumbach, Capataz General de Pintura, a Capataz General (Hospital y Mantenimiento General).

William C. Williford, Capataz General, Mantenimiento de Edificios, a Capataz General, Edificios.

Charles J. Hinz, Planchista, a Capataz Planchista.

Louis E. Martin, Inspector de Pintura, a Primer Capataz Pintor.

Frederick McClure, Encargado de Mantenimiento, a Carpintero.

Fidel C. MacKay, Reparador de Medidores, a Operario de Planta de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire.

Enrique A. Jaén, Auxiliar de Laboratorio, a Reparador de Medidores.

Reinaldo Avila, Obrero, a Pulidor de Cemento.

Juan P. Pacheco, Obrero, a Ayudante General.

Gregorio Ortega, Aseador, División de Servicios Comunales, a Obrero.

Pedro Hurtado, Pasacables, División de Esclusas, a Ayudante Mecánico de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire.

Robert C. Husband, Mensajero, Oficina del Gerente General, División de Abastos, a Auxiliar de Laboratorio.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Lenard F. G. Nelson, Guardia, División de Navegación, a Guardia de Hospital, Hospital de Corozal.

Hospital Gorgas

Anna M. Taverna, Enfermera (Medicina General y Cirugía), a Jefe de Enfermeras (Tuberculosis).

Margaret L. Whitmore, Enfermera, a Enfermera (Medicina General y Cirugía).

Nada I. Durham, Oficinista-Mecanógrafa, a Oficinista.

David E. Mitchell, Mozo, Servicio de Comidas (Hospital), a Ayudante Panadero.

Roberto N. Niles, Vendedor, Sección de Almacenes, División de Abastos, a Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía).

Hospital de Coco Solo

Dr. Caspar F. Rea, Médico (Cirugía General) (Subjefe, Servicio Quirúrgico), Hospital Gorgas, a Jefe, Servicio Quirúrgico.

Dr. Roger A. Franz, Médico, a Médico (Medicina General).

CONTRALORIA

John B. Morton, Jr., Contador, a Contador, Administración de Sistemas y Procedimientos de Contabilidad.

Rolanda M. Dahloff, Oficinista-Mecanógrafa, División de Presupuesto y Tarifas.

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

Wilfred A. Campbell, Primer Maquinista, Remolcador, de la División de Dragas.

John A. Conn, Maquinista, Draga de Cangilones, División de Dragas, a Primer Maquinista, Remolcador.

Franklin S. Stabler, Guardia, Sección de Ventas al por Mayor, División de Abastos, a Señalero.

Bertram E. Brandford, Capataz Contramaestre de Pasabarcos, a Despachador de Lanchas.

Byron S. Barriteau, Pasabarco, a Despachador de Lanchas.

James N. Linton, Mensajero, a Despachador de Lanchas.

División Industrial

Franklin S. Ford, Oficinista Guardalmacén, a Oficinista de Contabilidad.

Martin Griffith, Lubricador, a Mecánico de Métodos de Preservación.

Herman Small, Aseador, a Oficinista.

División de Esclusas

Paul W. Bramlett, Capataz Operario de Esclusas (Electricista), a Operario de la Caseta de Control.

Elmer J. Hack, Encargado de Despacho (Radiotelefónicos), División de Policía, a Subjefe Oficinista (Mecanografía).

Roger C. McGough, Guardia, a Ayudante de Servicios Administrativos, Oficina del Jefe.

Robert B. Thompson, Mecánico Tornero (Mantenimiento), División de Dragas, a Operario de Esclusas (Mecánico Tornero).

Dale J. Fontaine, Thomas L. O'Flaherty, Mecánico Tornero, a Operario de Esclusas (Mecánico Tornero).

George B. Bennett, Ralph N. Parker, Jr., Electricista, a Operario de Esclusas (Electricista).

George Albert, Reginald H. McBean, Cirilo Timana, Pasacables, a Ayudante Operario de Esclusas.

Frederick R. White, Marcador de Carga, División de Terminales, a Pasacables.

Harold Irvin, Oficinista, División de Dragas, a Pasacables.

Dodson Hinds, Mensajero, a Apuntador de Tiempo.

Clifford A. Rogers, Obrero, División de Mantenimiento, a Aseador.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

División de Abastos

Wilfred V. Bartley, Oficinista, Registro del Inventario, a Oficinista.

Lionel R. Worrell, Encargado de Existencias, a Oficinista, Registro del Inventario.

Roy A. Carter, Oficinista Guardalmacén, a Oficinista.

Mildred R. Henry, Encargada de Anaquelles, Sección de Combustibles, a Vendedora.

Percival U. Johnson, Richard E. Ottey, Guardia, de la División de Navegación.

Hashorn J. Lindo, Almacenero, a Capataz Empaquetador.

George S. Anderson, Camarero, a Cajero.

Rodríguez S. Burke, Mozo de Oficio, a Mensajero.

William Clark, Almacenero, a Encargado de Existencias.

Doris S. Kelly, Moza de Oficio, a Encargada de Mostrador.

May A. Morgan, Planchadora de Ropa Lisa, a Clasificadora y Marcadora (Lavandería).

Herman A. Jarvis, Mozo de Oficio, Servicio de Comidas, a Ayudante Cocinero.

Francisco Barrios, Obrero, a Obrero (Trabajos Pesados).

Ricardo J. Moreno, Obrero, de la División de Mantenimiento.

Bonnie L. Crowell, Acomodador de Teatro, a Jefe de Acomodadores de Teatro (Teatro de Balboa).

Albert R. Smith, Acomodador de Teatros, a Portero (Teatros).

Servicios Comunales

Hurbert Clarke, Jardinero, a Podador.

Reine Peters, Operario de Equipo Pequeño de Mantenimiento de Predios, a Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios.



La Asociación Panameño-Norteamericana, el Centro de dos naciones, en la Avenida del del Perú, No. 66, en la ciudad de Panamá.

Carlos A. Nelson, Obrero, a Operario de Equipo Pequeño de Mantenimiento de Predios.

Arturo De Los Ríos, Obrero, a Obrero (Erradicación de Plagas).

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

División de Transporte a Motor

Luis A. Len, Aprendiz de Mecánico Automotriz (3er. Año), a Mecánico Automotriz.

Pedro Aguilar, Conductor de Camión, a Conductor de Camión Pesado.

Percival Griffith, Encargado de Existencias, a Oficinista Guardalmacén.

División de Terminales

Mike Kandrin, **Donald R. Rathgeber**, Afordador de Combustibles Líquidos, a Capataz Ayudante de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelles).

Francis E. Reardon, Ayudante Oficinista, a Subjefe Oficinista, Ayudante.

Hugh C. Cole, **Edgar S. Shaw, Jr.**, Vendedor, División de Abastos, a Marcador de Carga.

Andrés Cerrud, **Bolívar Jaén**, Trabajador Portuario, a Estibador.

Paulino F. Abrahams, Capataz Obrero (Trabajos Pesados), a Oficinista.

Alfred R. Evans, Acomodador de Bolos, Sección del Centro de Servicios Comunales, División de Abastos, a Marcador de Carga.

OTROS ascensos que no representan cambio de título:

Charles W. Humer, Técnico de Ingeniería Arquitectónica, División de Ingeniería.

Peter T. Corrigan, Representante de Mantenimiento (Edificios y Utilidades), Oficina del Jefe, División de Servicios Comunales.

Victor H. May, Jr., **Robert G. Orvis**, Controlador de Tráfico Marítimo, División de Navegación.

Joseph M. Daly, **James V. Higgins, Jr.**, **John Y. Wagner**, Arqueador, División de Navegación.

A. Paul Jones, Jr., Primer Maquinista, Remolcador, División de Dragas.

Rodolfo F. Abbott, Despachador de Lanchas, División de Navegación.

Enid G. Kandrin, Encargada de Refresquería, Sección del Centro de Servicios Comunales, División de Abastos.

Dorothy I. De Creque, Vendedora, Sección de Almacenes, División de Abastos.

Joscelyn H. Evering, Oficinista, Sección de Ventas al por Mayor, División de Abastos.

Benito Lucero, **Calixto Villarreal**, Ayudante de Topografía, División de Ingeniería.

William A. Violette, Arqueador, División de Navegación.

William M. Brown, Controlador de Tráfico Marítimo, División de Navegación.

Frank T. Willoe, Primer Maquinista, Remolcador, División de Navegación.

Roger R. Toledano, Ingeniero Mecánico, División de Ingeniería.

Dianne M. Barnes, Oficinista-Mecanógrafa, División Industrial.

Preston W. McBarnette, Subjefe Oficinista, División de Abastos.

Edgar F. Bascombe, **Arturo F. Smith**, Oficinista, División de Navegación.

Clarisa C. Lee, Oficinista-Mecanógrafa, División de Escuelas.

Edgar W. Best, Apuntador de Tiempo, División de Terminales.

Linnett M. Turner, **Clifford Rose**, Oficinista, División de Abastos.

Gilberto A. DaCosta, Vendedor, División de Abastos.

Yuda Morhaim, Maestro, Escuela Intermedia (Escuelas Latinoamericanas).

Dos Naciones

(Viene de la página 7)

han estudiado en las clases de la asociación. La asociación ha concedido más de 400 becas completas y parciales a estudiantes de escuela secundaria y de la Universidad de Panamá para el estudio de idiomas.

La asociación es la representante en Panamá del Instituto Internacional de Educación, una organización que administra un extenso programa mundial de becas para estudiantes no graduados y graduados, para estudiar en colegios norteamericanos. También ayuda al American Field Service que anualmente ofrece oportunidades a los estudiantes panameños de escuela secundaria para vivir con familias norteamericanas mientras asisten a la escuela secundaria en los Estados Unidos.

Desde que este Centro de 2 naciones abrió sus puertas, las actividades sociales y culturales han sido presenciadas por casi 200,000 personas. Las facilidades de biblioteca, las cuales incluyen un salón de música donde los miembros y estudiantes pueden escuchar sus selecciones favoritas de la colección de discos, ha sido usado por más de 32,000 personas.

El Centro tiene un Laboratorio de Enseñanza Electrónica de 10 unidades usado en forma extensa con los cursos de español e inglés para mejorar la pronunciación y entonación del estudiante, el cual se completa con la grabación de frases en una cinta magnetofónica, las cuales repite el estudiante a través de un micrófono.

Los norteamericanos y panameños unen sus conocimientos filatélicos en la sociedad filatélica del Centro. Aquellos que están interesados en la fotografía tienen su propio club fotográfico. Los panameños que han estudiado en colegios y universidades en los Estados Unidos, muchos de los cuales estudiaron por medio de becas ofrecidas a través de la asociación, también tienen su propia organización.

¿Quiénes son los estudiantes? La mayoría son adultos que trabajan durante el día y estudian por la noche. Sin embargo, también se dan clases para los niños.

Charles R. Meyer es el director en el sector Pacífico de los programas académicos, culturales y de becas de la asociación. Paul Johnson dirige el Instituto Cultural Panameño-Norteamericano en Colón.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

LA CELEBRACION de las Navidades en las Comunidades se llevó a cabo por octavo año por los residentes de los pueblos del Canal a todo lo largo de la "línea." Antes de 1906, cuando las fuerzas del Canal se estaban congregando todavía, las fiestas de Navidad eran observadas en forma más privada.

Se inició en el pueblo de Balboa la construcción de las primeras residencias permanentes de concreto para cuatro familias. Constaban de 10 edificios situados al sur del Cerro Sosa. Los planes para el pueblo de Balboa incluyeron otras residencias a lo largo del Prado a los pies del Edificio Administrativo y un centro cívico que tuviera comisariato, correos, clubhouse y un dispensario al otro extremo del Prado.

Hace 25 Años

UN VISITANTE prominente en la Zona del Canal hace 25 años este mes, fue Cordell Hull, Secretario de Estado de los Estados Unidos, quien llegó a bordo del *Santa Clara* de la Grace Line, de paso para Lima, Perú, con el objeto de asistir a la Conferencia Panamericana. Mientras estuvo aquí expidió un comunicado en el sentido de que la Administración de los Estados Unidos estaba sólidamente en favor de un nuevo tratado entre Panamá y los Estados Unidos y que cada esfuerzo sería hecho para que el pacto fuera ratificado.

Se recibió en el Istmo un informe desde Washington, D.C., de que el Departamento de Guerra de los Estados Unidos estaba considerando la construcción de un tercer juego de esclusas para el Canal de Panamá.

Hace 10 Años

LA REINA ISABEL II de Inglaterra y el Duque de Edinburgo visitaron el Istmo llegando abordo del yate *Real Gothic*. Durante su estada aquí visitaron las Esclusas de Miraflores y fueron huéspedes en un almuerzo ofrecido por el Gobernador John S. Seybold y señora en su residencia, en Balboa Heights.

Un grupo de Congresistas norteamericanos también visitó la Zona del Canal.

En diciembre de 1953 el Gobierno de los Estados Unidos dejó de manejar el Hotel Washington, de Colón, firmando un contrato con la firma Inversiones Motta, S.A. que asumió el manejo del hotel, que continuaba siendo propiedad del Canal de Panamá.

Hace 1 Año

ALBERTO H. OSHIVER, oceanógrafo de Washington, D.C., de 42 años de edad nació en 29 horas el Lago Gatún, recibiendo en premio la Llave Maestra del Canal de Panamá que le fue otorgada por el Gobernador Robert J. Fleming, Jr., en el grado de Práctico Honorario de auto-propulsión.

Se anunciaron planes para el reacondicionamiento de las Esclusas de Miraflores en que se emplearían, aproximadamente, unos 700 obreros adicionales. Se trata del primer juego de esclusas en el que se realizarían obras calculadas a establecer un nuevo sistema de limpieza que solo requeriría 24 horas, lo que aumentaría la capacidad del Canal.

JUBILACIONES

CERTIFICADOS de jubilación fueron entregados a fines del mes de octubre a los empleados que aparecen a continuación, con el título de sus posiciones al jubilarse y el tiempo de servicio con el Canal:

Frank H. Blakey, Primer Operario (Planta Generadora de Energía), División de Electricidad, Sector Atlántico; 13 años, 2 meses, 6 días.

William Burgess, Ayudante Operario de Esclusas, División de Esclusas, Sector Pacífico; 39 años, 11 meses, 28 días.

John H. Childress, Capataz Mecánico de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire, División de Mantenimiento, Sector Atlántico; 18 años, 6 meses, 15 días.

Harry H. Corn, Sub-Administrador de Correos, División de Correos, Sector Atlántico; 31 años, 24 días.

Samuel R. Cunningham, Ayudante Contador (Despacho de Vapores), Contaduría, Sector Pacífico; 35 años.

John F. Droste, Mecánico Tornero (Automotriz), División de Transporte a Motor, Sector Atlántico; 16 años, 9 meses, 4 días.

Gerald A. Dutton, Pasabarco, División de Navegación, Sector Atlántico; 39 años, 3 meses, 28 días.

José J. Estrada, Almacenero, División de Abastos, Sector Atlántico; 22 años, 7 meses, 27 días.

Pastor Godoy, Ayudante de Topografía, División de Ingeniería, Sector Pacífico; 33 años, 29 días.

Juan M. Hudson, Bombero (Planta Flo-tante), División de Dragas; 11 años, 8 meses.

Llewelyn C. Jolliffe, Prensista (Platina Automática), Imprenta, Sector Atlántico; 40 años, 6 meses, 24 días.

Dolores Lara, Guardavías de Ferrocarril, División de Ferrocarril, Sector Atlántico; 43 años, 23 días.

Herbert A. Lord, Pasabarco, División de Navegación, Sector Atlántico; 25 años, 2 meses, 18 días.

Carlos Menchaca, Obrero (Trabajos Pesados-Eradicación de Plagas), División de Sanidad, Sector Atlántico; 19 años, 9 meses, 17 días.

Esteban Niño, Pasabarco, División de Navegación, Sector Pacífico; 14 años, 8 días.



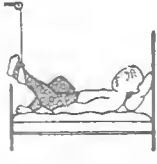
David O. Reid, Guardia de Hospital, Hospital de Corozal; 10 años, 3 meses, 7 días.

Venon B. Smith, Oficinista, División de Mantenimiento, Sector Atlántico; 36 años, 4 meses, 29 días.

Félix Villareal, Ayudante Operario de Esclusas, División de Esclusas, Sector Pacífico; 30 años, 4 meses, 27 días.

Sra. Eldica Cumberbatch, Ayudante Panadera, División de Abastos, Sector Atlántico; 20 años, 2 meses.

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO OCTUBRE						
	CASOS DE PRIMEROS AUXILIOS		INCAPACI- TADOS		DIAS PERDIDOS POR INCAPACIDAD	
Todas las unidades	'63 243	'62 234	'63 15	'62 7	'63 6266	'62 288
Durante el presente año	2401 (36)	2451	161 (9)	103	24013 (998)	8516

() Total incluye lesiones ocurridas en trabajos de mantenimiento de Esclusas.

ANIVERSARIOS

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

John H. Joyner
Capataz General (Reparador
de Equipo Automotriz)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Harry F. Butz
Superintendente del área del
Atlántico, Ramo de
Acueductos y Laboratorio
George V. Allen
Lubricador
Feliciano Ramírez
Encargado de Mantenimiento
(Sistemas de Distribución)
Mauricio Santamaría
Ayudante de Topografía
Adolphus A. Weeks
Planchista

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Bently B. Murphy
Obrero (Trabajos Pesados)

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Sigurd E. Esser
Director de Escuelas

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Purcell H. Marshall
Cocinero de Comidas
Ligeras

OFICINA DEL GOBERNADOR-PRESIDENTE

Phillip J. McKenzie
Cocinero

CONTRALORIA

Edna P. Reilly
Oficinista, Sección de
Nóminas

SECCION DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

William F. O'Sullivan
Traductor

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Luis C. Barios O.
Operario de Montacargas
de Trinche

John H. Blades
Encargado de Mantenimiento

Francisco A. Bravo
Oficinista de Contabilidad

Caswell L. Bruce
Operario de Montacargas
de Trinche

Carlos Coto R.
Mozo de Oficio

Cecil A. Díaz
Obrero (Trabajos Pesados)

Amalia González
Dispensera

Agustín Gordón A.
Mozo de Oficio

Grendeline Grant
Almacenero

Thelma A. Maynard
Vendedora

Normand McDonald
Obrero

Tomás Molinar
Obrero (Trabajos Pesados)

Raymond A. Weeks
Operario de Equipo de
Mantenimiento de Predios

DIRECCION DE MARINA

Theodore F. Babich
Operario de Esclusas
(Trabajador en Hierro-
Soldador)

Charles L. Banton
Marinero

Alberto Barrera
Pasabarcos

Robert F. Boyd
Práctico del Canal

Marcos Darkins
Lubricador

Ewart D. Drayton
Operario de Lancha

José M. Guardado
Pasabarcos

Rosendo Hebbard
Pasabarcos

Piciliano Kee
Operario de Lancha

Wilfred A. Lavallee
Operario de Esclusas
(Mecánico Tornero)

Eliseo Lemos
Capataz Marinero

Galindo A. Macías
Marinero (Lancha Motora)

Oswal Newball
Marinero

Joseph Quintal
Operario de Esclusas
(Mecánico Tornero)

Francisco Russo
Pasabarcos

Egbert A. Saums
Ayudante Operario de
Esclusas

Barrington A. Smith
Operario de Lancha

John A. Wray
Ayudante Constructor de
Buques

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Laureano Castillo
Ayudante Mecánico
Tornero (Náutico)

Hugh M. Thomas, Jr.
Ingeniero Mecánico
de Turno

Ernesto Trottmén
Ayudante Empalmador de
Cables

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Alfred A. Donaldson
Ayudante de Despacho de
Combustibles Líquidos
(Muelles)

José Gómez
Conductor de Camión

Wilfred P. Leslie
Ayudante Electricista

G. O. M. Pallares
Pasacables

Rupert A. Vaughn
Conductor de Camión
Pesado

Enos Williams
Cuidador de Calderas

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

William G. Bowen
Operario de Piscina

Avanso A. Farrell
Operario de Piscina

Percival S. Plummer
Ascador

Thomas N. Stewart
Sargento, Cuerpo de
Bomberos

Clarence R. Vosburgh
Instructor

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Josephine Clarke
Auxiliar de Enfermería
(Medicina General y
Cirugía)

Herbert W. Dena
Mozo de Oficios (Hospital)

Manuel Labastid
Conductor de Camión

Irene A. Ladrach
Jefe de Enfermeras
(Medicina General y
Cirugía-Hospital)

Biviano Marciaga G.
Capataz Obrero (Trabajos
Pesados-Eradicación
de Plagas)

Vicencio Quintero
Auxiliar de Enfermería
(Medicina General y
Cirugía)

Aileet Walker
Auxiliar de Enfermería
(Medicina General y
Cirugía)

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

	1er. Trimestre, Año Fiscal 1964		
	1964	1963	Promedio de Tránsitos 1951-55
Intercostal de los EE. UU.	97	113	178
Costa este de los EE. UU. y Sur América	605	599	387
Costa este de los EE. UU. y la América Central	124	118	113
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	562	536	239
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	97	82	49
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	211	227	167
Europa y Sur América	312	321	111
Europa y Australasia	81	90	83
Todas las otras rutas	724	751	353
Total de tráfico	2,813	2,837	1,680

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS (Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto* (En miles de dólares)		
	1964	1963	Promedio 1951-55	1964	1963	Promedio 1951-55
Julio 1963	944	978	557	\$4,898	\$4,980	\$2,432
Agosto	946	950	554	4,842	4,926	2,403
Septiembre	923	909	570	4,837	4,617	2,431
Octubre			607			2,559
Noviembre			568			2,361
Diciembre			599			2,545
Enero 1964			580			2,444
Febrero			559			2,349
Marzo			632			2,657
Abril			608			2,588
Mayo			629			2,672
Junio			599			2,528
Total de 3 meses	2,813	2,837	1,681	\$14,577	\$14,523	7,266
Totales del año fiscal			7,062			\$29,969

TRAFICO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN LA NACIONALIDAD DE LAS EMBARCACIONES

Nacionalidad	Primer Trimestre, Año Fiscal 1964					
	1964		1963		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga
Belgas	11	51,774	20	26,376	1	2,307
Inglésas	343	2,180,398	314	2,012,718	286	1,753,044
Chilenas	29	210,282	36	203,165	15	67,567
Chinas	19	147,205	28	183,627	3	28,206
Colombianas	60	100,482	70	115,063	35	40,056
Danesas	71	343,951	78	398,827	60	220,751
Ecuatorianas	10	16,507	16	13,642	34	20,882
Francesas	34	193,548	26	204,148	31	129,938
Alemanas	269	856,355	300	876,260	38	85,956
Griegas	154	1,775,356	162	1,572,161	28	221,195
Hondureñas	58	40,819	34	32,653	93	131,492
Israelitas	13	59,526	27	44,776		
Italianas	44	287,638	49	238,172	30	146,915
Japonesas	212	1,248,627	235	1,256,617	57	367,978
Libanesas	15	132,047	5	46,969		
Liberianas	179	2,175,301	207	1,611,840	31	189,420
Holandesas	174	757,288	164	841,287	28	131,769
Nicaragüenses	19	26,332	14	13,536	4	3,288
Noruegas	352	2,689,547	366	2,313,389	189	723,252
Panameñas	127	338,800	122	413,107	96	548,900
Peruanas	36	166,060	21	127,445	5	13,392
Filipinas	15	55,044	18	53,257	6	30,561
Suecas	89	558,149	95	577,583	48	183,337
Estadounidenses	422	2,698,730	411	2,290,839	538	3,364,851
Otras	58	157,233	19	126,336	24	97,633
Total	2,813	17,266,999	2,837	15,593,793	1,680	8,502,690

Nuevos Gigantes del Océano

ALGUNA VEZ dentro de pocos años, el Canal de Panamá recibirá probablemente una visita de dos nuevos barcos de turismo, los cuales, por el momento, brillan en los ojos de sus dueños. Uno será un transatlántico de 58,000 toneladas que será construido por la Cunard Line a un costo de más de \$61 millones y el otro un barco de pasajeros de 24,000 toneladas ordenado por la Swedish American Line para ser entregado a fines de 1965.

Los dueños de los dos nuevos barcos han recalado la idea de que ambos serán usados en el comercio del Atlántico Norte lo mismo que el negocio de turismo invernal. El nuevo barco Cunard ha sido diseñado para que pueda transitar a través del Canal de Panamá, por el cual no pueden hacerlo el *Reina Isabel* o el *Reina María*, y entrar a las radas ahora de muy poco calado para las Reinas. Tendrá un calado de unos 31 pies, será de 960 pies de largo y tendrá una manga de 104 pies. El nuevo barco podrá llevar 2,000 pasajeros y una tripulación de 1,000. Será equipado con estabilizadores y tendrá acondicionamiento de aire en todas partes.

El nuevo transatlántico de \$21 millones de la Swedish American será construido por John Brown & Co. de Clydebank, Ltd. Será un poco más largo que el *Gripsholm* y el *Kungsholm*, ambos bien conocidos visitantes del Canal.

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO EN OCTUBRE

	1963	1962
Mercantes	980	882
Gobierno de EE. UU.	30	17
Gratis	6	9
Total	1,016	908

PEAJES*

Comerciales	\$5,170,034	\$4,412,721
Gobierno de los EE. UU.	159,175	56,964
Total	\$5,329,209	\$4,469,685

CARGA**

Comerciales	5,926,145	4,890,308
Gobierno de los EE. UU.	112,494	19,973
Gratis	8,175	51,676
Total	6,046,814	4,961,957

* Incluye peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
** Cifras de carga en toneladas brutas.

Su Primer Viaje

EL NUEVO y rápido navío de carga de bandera danesa *Tobías Maersk* realizó su primer viaje a través del Canal de Panamá el 22 de octubre en su primera travesía en el servicio de Nueva York al Lejano Oriente vía la Costa Occidental de los Estados Unidos. El nuevo navío que puede hacer el viaje desde el Canal hasta California en 5 días y del Canal a Nueva York en menos de 3, tiene una velocidad de 21 nudos y está equipado totalmente con aire acondicionado. Además de los puertos Occidentales de los Estados Unidos, el *Tobías Maersk* y sus dos compañeros, el *Trein Maersk* y el *Tomás Maersk*, llegan siempre a Montreal, Three Rivers y Baie Comeau, Quebec.

Aunque las tres adiciones a la flota de la Maersk Line no llevan pasajeros, se ha hecho de todo para llevar cargamentos especiales, tales como cuartos reforzados, cuartos de "seda," cámaras frigoríficas y depósitos profundos para aceite vegetal, látex líquido y melasa. Los navíos llevan también recipientes. Los agentes C. B. Fenton & Co. informan que en su primer viaje el *Tobías Maersk* atracó en Cristóbal para descargar y abastecerse de carbón.

Gran Cargamento de Trigo

UNO DE LOS más grandes cargamentos de trigo pasó por el Canal el 12 de noviembre a bordo del tanquero *Ionian Challenger*, un gigantesco transporte que llevaba 33,555 toneladas brutas de trigo desde Vancouver, Columbia Británica, hasta Polonia. De acuerdo con los informes procedentes de Canadá, el cargamento era el más grande de su clase jamás embarcado en un navío en Vancouver.

El *Ionian Challenger*, de acuerdo con sus agentes en el Canal, C. Fernie & Co., es un antiguo carguero de tipo corriente que fue reacondicionado recientemente en el Japón donde se le agregaron 123.5 pies a su largo. El barco, ahora de 702.5 pies de largo y con una manga de 90 pies, llegó a Balboa en las primeras horas del 12 de noviembre y realizó inmediatamente el tránsito por el Canal hacia Cristóbal. Después de abastecerse de carbón en el sector Atlántico, el navío salió hacia Polonia. El barco es propiedad de la Petroleum Transport Co. Ltd., operado por la Universal Maritime Agencies of New York y navega con bandera liberiana. Este fue su primer viaje a través del Canal desde que fue reconstruido.

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Primer Trimestre, Año Fiscal 1964				
	1964			1963	Promedio de Tránsitos 1951-55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Naves mercantes:					
De alto calado	1,487	1,326	2,813	2,837	1,680
Pequeñas*	79	79	158	111	304
Total	1,566	1,405	2,971	2,948	1,984
Buques del Gobierno Estadounidense: **					
De alto bordo	37	26	63	65	201
Pequeñas*	19	23	42	43	89
Total de embarcaciones comerciales y del Gobierno de EE. UU.	1,622	1,454	3,076	3,056	2,274

* Embarcaciones de más de 300 toneladas o 500 toneladas de desplazamiento.

** Embarcaciones sobre las cuales son acreditados los peajes. Antes del 1º de julio de 1951, barcos del Gobierno transitaban gratis.

CANTIDADES APARECEN EN TONELAJE BRUTO Del Pacífico al Atlántico

Producto	Primer Trimestre, Año Fiscal 1964		
	1964	1963	Promedio de Tránsitos 1951-55
Menas, varias	1,960,324	1,744,426	987,567
Madera	892,440	846,560	798,109
Petróleo y productos derivados (no incluye asfalto)	661,494	423,933	339,598
Trigo	153,974	101,464	473,208
Azúcar	784,926	539,182	346,218
Alimentos enlatados	242,402	257,815	309,830
Nitrato de soda	154,072	154,428	250,093
Cebada	45,495	119,884	25,235
Bananos	276,024	260,739	155,958
Metales, varios	248,194	259,404	175,110
Productos de alimentos refrigerados (no incluye frutas frescas)	226,134	214,947	142,823
Café	127,903	131,022	60,065
Harina de pescado	253,531	211,528	---
Hierro fabricado y acero	254,198	179,013	39,171
Pulpa de madera	122,261	147,650	44,248
Demás productos	1,264,811	1,158,907	722,517
Total	7,668,183	6,750,902	4,869,750

Del Atlántico al Pacífico

Producto	Primer Trimestre, Año Fiscal 1964		
	1964	1963	Promedio de Tránsitos 1951-55
Petróleo y derivados (no incluye asfalto)	2,632,073	3,235,828	709,710
Carbón y coque	1,485,974	1,363,624	539,013
Hierro fabricado y acero	339,895	345,803	376,917
Fosfatos	459,546	379,159	156,591
Azúcar	230,849	481,555	99,311
Frijoles de soya	387,736	189,419	43,705
Metales (chatarra)	1,002,214	402,243	10,321
Trigo	257,742	175,917	49,017
Algodón	83,020	76,384	72,834
Papel y productos de papel	110,330	85,887	90,900
Menas, varias	266,460	140,991	53,676
Maquinaria	96,033	107,231	66,690
Maíz	375,630	234,562	12,729
Productos químicos, varios	133,400	144,080	45,236
Fertilizantes	117,325	101,065	35,221
Demás productos	1,620,589	1,379,143	1,271,029
Total	9,598,816	8,842,891	3,632,900



Navegación

LAS ESTADISTICAS HABLAN DE POR SI



El transatlántico Reina del Mar, de la Pacific Steam Navigation Co., acodado en Balboa durante una reciente visita al Istmo. El barco fue vendido recientemente y será convertido en un navío de turismo para toda época del año. Hará su último viaje a través del Canal durante su actual servicio de Liverpool a Valparaíso en marzo de 1964. El barco ha estado en este servicio con la PSNC desde que fue construido en 1955.

EL BARQUITO volandero se aproxima al Canal con variada carga recogida aquí y allá en exóticos puertos del Lejano Oriente; un práctico lo aborda. Le sigue un majestuoso super-carguero con cargamento de minerales procedentes del Perú.

Al cruzar la gran vía interoceánica las dos naves son simbólicas del comercio internacional y tienen importancia, no solo anecdótica, sino estadística tanto para los funcionarios canaleros cuanto para todo el mundo.

Todo ello viene a demostrar que la expresión "Puente del Mundo" no es solo una bonita frase si no indicativa de una realidad geográfica, ya que por este "puente de agua" pasan los productos de las más distantes tierras rumbo de un canto al otro del universo.

Esas naves llevan de todo, desde madera hasta petróleo, desde bananas hasta cebada. Vienen de San Francisco o de Nueva York, y van para la India o las Guayanas Británicas. Representan todas las banderas y todos los pueblos; llevan los frutos de todos los suelos y manufacturas de todas las fábricas.

Pero no importa su procedencia ni destino, su matrícula ni cargamento, todo ello ofrece datos estadísticos para que el Economista del Canal de Panamá, Hugh Norris, y los miembros de su despacho preparen los datos y cifras que constituyen las Tablas Trimestrales de Navegación que aparecen periódicamente en THE PANAMA CANAL REVIEW y que son incorporadas en el Informe Anual del Canal de Panamá.

Los datos estadísticos son recopilados por el despacho del economista tomados de las declaraciones presentadas por los capitanes de naves a las autoridades del Canal. Esos formularios fueron consolidados recientemente para abarcar todos los datos pertinentes.

El primero contiene información relativa al volumen y naturaleza de la carga,

la ruta que sigue la nave, la fecha del tránsito del Canal, matrícula, tamaño del barco y peaje que debe pagar.

El segundo detalla pormenorizadamente el cargamento transportado indicando su naturaleza y volumen, origen y destino. Puede referirse a 1 tonelada de maquinaria transportada de Galveston al Hawaii o a $\frac{1}{2}$ millón de toneladas de carbón de Newport News al Japón.

Los datos se registran diariamente y los detalles básicos se ponen en clave. Al terminar el mes, todos los datos acumulados son enviados a la Oficina de Administración para que emerjan de la compleja maquinaria de la IBM en un Sumario Mensual de Información sobre Navegación.

De esos sumarios Norris y sus asistentes extraen los datos y cifras para sus Tablas de Movimiento del Comercio Internacional, Rutas de Navegación, Tránsitos y Peajes, Matrícula de las Naves que utilizaron el Canal, principales productos transportados y tonelaje total de los barcos que cruzaron la vía interoceánica.

¿Qué hacen Norris y su personal con esos datos? Pues los analizan para calcular, por ejemplo, las travesías que se realizarían en el año 2000. Sirven, también, para calcular el tamaño que obtendrán las naves que transiten el Canal, digamos, en el año 1980.

Comparando los datos obtenidos a través de los años se puede forjar una imagen general del rumbo que lleva el movimiento de productos del comercio y sus posibles repercusiones.

Y Norris indica que los datos recopilados por el Canal de Panamá se remontan, no solo al tiempo en que empezó a funcionar, sino al que le precedió . . . al menos oficialmente.

